Pêches et Océans Canada | Fisheries and Oceans Canada

perspectives maritimes

faits saillants de l'industrie du transport maritime

NOVEMBRE 2007

NUMÉRO 19

TABLE DES MATIÈRES

Ports du Québec 1
Ports de l'Est du Canada 6
Sûreté maritime 6
Voie maritime 7
Transport maritime mondial 7
Transport maritime au Canada 7
Transport maritime au Québec 8
Transport intermodal 8
Environnement 9
Marchandises 9
Traversiers 11
Croisières-excursions 12
Croisières internationales 13
Navigation de plaisance 14

PORTS DU QUÉBEC

Montréal

Hausse du tonnage manutentionné

Au 30 septembre 2007, le tonnage total manutentionné a été de 19,1 Mt, soit 2 % de plus que pour la même période l'an dernier. Cette augmentation s'explique presque exclusivement par la hausse de 7,1 % du tonnage de marchandises générales, dont une augmentation de 9,7 % des marchandises conteneurisées contenues dans cette catégorie. Quant au vrac liquide (produits pétroliers et autres), il a augmenté d'à peine 0,4 %.[1]

[1] Administration portuaire de Montréal.

Québec

Hausse du tonnage manutentionné

Au 30 septembre 2007, le tonnage manutentionné au port de Québec a totalisé 19 Mt, soit 13 %. Cette augmentation est notamment attribuable à la hausse du tonnage des minerais et des concentrés, ainsi que de produits chimiques. Le port a accueilli 975 navires, soit environ 75 de plus que lors des trois premiers trimestres de 2006.[2]

Par ailleurs, le tonnage sans cesse croissant au port de Québec incite les autorités du port de Québec à vouloir construire deux quais supplémentaires afin de répondre aux besoins de sa clientèle. Le secteur des berges de la baie de Beauport serait pressenti pour ces projets d'expansion. Les autorités du port précisent que le secteur permettrait de réaliser cette expansion nécessaire, tout en préservant le parc du site.[3]

Sept-Îles

Légère baisse du tonnage manutentionné

Au 30 septembre 2007, le tonnage total manutentionné au port de Sept-Îles a totalisé 15,4 Mt, soit 0,5 % de moins que pour la même période l'an dernier. Au cours des trois premiers trimestres de 2007, 407 navires ont transité par le port de Sept-Îles, soit un de moins que durant la même période l'an dernier.[4]

[2] Administration portuaire de Québec.
[3] Lemieux, Julie. « Ross Gaudreault réclame de l'argent d'Ottawa – Le port de Québec a besoin de nouveaux quais, plaide son président ». Le Soleil, 23 octobre 2007.
[4] Administration portuaire de Sept-Îles.

L'aluminerie Alouette a par ailleurs mandaté une firme d'ingénieurs pour évaluer si les terrains actuels pourraient accueillir une troisième ligne de production. S'il se concrétise, ce projet permettrait d'augmenter de 200 000 t la production annuelle de l'aluminerie, qui de son côté, précise bien qu'il est encore trop tôt pour confirmer qu'il y aura une phase 3. Rappelons que la mise en opération de la phase 2 de l'aluminerie en 2005 a permis à l'entreprise d'augmenter sa production annuelle de 550 000 t d'aluminium.[5]

Port-Cartier

Réfection du brise-lames au port de Port-Cartier

Québec-Cartier investira 5 M$ pour refaire l'enrochement du brise-lames de son port à Port-Cartier. Depuis deux ans, l'entreprise a réalisé divers travaux d'entretien sur la structure âgée d'une cinquantaine d'années. Selon une évaluation récente, le brise-lames d'une longueur de 300 mètres est trop abîmé pour assurer la sécurité du trafic maritime à long terme.[6]

Sorel

Baisse du tonnage manutentionné

Au 30 septembre 2007, le tonnage total manutentionné au port de Sorel était de 3,8 Mt, soit une baisse de 21 % par rapport à la même période l'an dernier. La baisse des transbordements d'ilménite en provenance de Havre-Saint-Pierre explique principalement cette diminution du tonnage manutentionné à Sorel-Tracy. Les travailleurs de la compagnie QIT Fer et Titane à Havre-Saint-Pierre ont été en grève en septembre et octobre, ce qui explique en grande partie cette baisse importante du tonnage. La compagnie QIT exploite depuis 1950 une mine à ciel ouvert d'ilménite au lac Tio.[7] La production annuelle d'environ 3 Mt est expédiée par navire à son complexe métallurgique de Sorel-Tracy via le port de Havre-Saint-Pierre. En termes de trafic, 200 navires ont accosté au port de Havre-Saint-Pierre, soit une quarantaine de moins que durant la même période l'an dernier.[8]

Havre-Saint-Pierre

Baisse du tonnage manutentionné

Au 30 septembre 2007, le tonnage total manutentionné au port de Havre-Saint-Pierre était de 1,7 Mt, soit 48 % de moins par rapport à la même période l'an dernier.[9].

Port-Alfred

Hausse du tonnage manutentionné

Au 30 septembre 2007, le tonnage total manutentionné au port de Port-Alfred était de 3,5 Mt, soit une hausse de 13 % par rapport à la même période l'an dernier. Tant les tonnages de vracs secs (bauxite, alumine, coke vert, spath fluor et coke calciné) que liquides (soude caustique et mazout) ont augmenté, soit de 12 % et 33 % respectivement. En termes de trafic, 98 navires ont transité au port, soit une dizaine de plus qu'à la même période l'an dernier.[10]

Baie-Comeau

Hausse du tonnage manutentionné

Au 30 septembre 2007, le tonnage manutentionné au port de Baie-Comeau totalisait 3,3 Mt, soit une hausse de 6 % par rapport à la même période l'an dernier. En termes de trafic, le port a accueilli 177 navires au cours des trois premiers trimestres de 2007,

---

[5] « Aluminerie Alouette – Une étude pour la phase 3 », Site Web de Radio-Canada, 5 octobre 2007.
[6] « Québec-Cartier souhaite restaurer son brise-lames », Site Web de Radio-Canada, 5 septembre 2007.
[7] Paradis, Steeve, « Grève chez QIT Fer et Titane », Le Soleil, 1 septembre 2007.
[8] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2006 et 2007.
[9] Corporation de développement et de gestion du port de Havre-Saint-Pierre.
[10] Administration portuaire de Port-Alfred.

soit un peu plus d'une dizaine que durant la même période l'an dernier.[11]

À ce tonnage, il faut ajouter environ 431 000 t de marchandises qui ont transité au port de Baie-Comeau via le *Georges-Alexandre-Lebel* au cours des trois premiers trimestres de l'année, ce qui représente une baisse de 24 % par rapport à la même période l'an dernier. Au cours des trois premiers trimestres de 2007, le traversier-rail a fait 262 voyages allers-retours, soit 82 de moins qu'à la même période l'an dernier.[12] Entre Matane et Baie-Comeau, le nombre de traversées est passé de 12 à 6 par semaine à la suite de la fermeture de plusieurs PME de l'industrie forestière.[13]

Transports Canada a annoncé des travaux majeurs de réfection au port de Baie-Comeau visant à reconstruire le poste d'amarrage n° 3 du quai commercial. Le projet consistera principalement à rebâtir un accès permanent et sécuritaire pour les véhicules et consolider la face d'accostage du poste d'amarrage n° 3. En plus d'assurer la sécurité maritime à proximité de la structure dans le bassin, ces travaux permettront de préserver la protection du havre contre les vagues, les glaces et la sédimentation et assurer un accès sécuritaire pour les véhicules lourds qui viennent opérer aux postes d'amarrage 1 et 2.[14]

Trois-Rivières

Baisse du tonnage manutentionné

Au 30 septembre 2007, le tonnage manutentionné au port de Trois-Rivières a été de 1,6 Mt, soit 15 % de moins que pour la même période l'an dernier. Cette diminution s'explique par la baisse du tonnage de toutes les marchandises : grains et céréales, vracs solides, vracs liquides et marchandises générales. Le port a accueilli 222 navires au cours des trois premiers trimestres de l'année, soit deux de plus qu'à la même période l'an dernier.[15]

Bécancour

Hausse du tonnage manutentionné

Au 30 septembre 2007, le tonnage manutentionné au port de Bécancour a totalisé 1,5 Mt, soit une hausse de 81 % par rapport à la même période l'an dernier. Cette forte augmentation s'explique tout particulièrement par la hausse des tonnages d'alumine et de sel chimique. Le port a accueilli 122 navires, soit une trentaine de plus que lors des trois premiers trimestres en 2006.[16]

Gros-Cacouna

Hausse du tonnage manutentionné

Au 30 septembre 2007, le tonnage manutentionné au port de Gros-Cacouna a totalisé 175 000 t, soit 43 % de plus qu'au cours des trois premiers trimestres de 2006. Cette hausse est essentiellement attribuable à une augmentation des tonnages d'engrais, de papier journal, de pulpe de bois, de sable et de gravier. Le port a accueilli un total de 39 navires, soit sept de plus que pour la même période l'an dernier.[17]

Le projet de terminal méthanier à Gros-Cacouna est retardé de deux ans. Plutôt qu'une mise en exploitation en 2010, le promoteur parle maintenant de 2012. Ce report est attribuable à la conjoncture économique qui a fait exploser les coûts des métaux, mais aussi à la configuration de la partie marine de l'infrastructure qu'il faut revoir et ce, afin de minimiser les impacts sur la faune marine. Énergie Cacouna invoque également la

[11] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2006 et 2007.
[12] « Rapports des tonnages manutentionnés sur le traversier-rail *Georges-Alexandre-Lebel* », SOPOR et COGEMA, 2006 et 2007.
[13] Thériault, Carl, « Cogema veut diversifier ses marchés », Le Soleil, 4 septembre 2007.
[14] « Le nouveau gouvernement du Canada procédera à des travaux majeurs de réfection au port de Baie-Comeau », Communiqué de presse, Transports Canada, 5 juillet 2007.

[15] Administration portuaire de Trois-Rivières.
[16] Administration portuaire de Bécancour.
[17] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2006 et 2007

nécessité de conclure un contrat ferme d'approvisionnement en gaz naturel.[18]

Rimouski

Baisse du tonnage manutentionné

Au 30 septembre 2007, le tonnage total manutentionné au port de Rimouski a été de 166 000 t, soit 8,5 % de moins qu'à pareille date en 2006. Cette baisse s'explique principalement par la diminution des tonnages de sel de déglaçage, d'essence, de sable et de gravier. En termes de transit, 50 navires ont accosté au port, soit un de moins que durant la même période l'an dernier.[19]

Port-Saguenay

Légère baisse du tonnage manutentionné

Au 30 septembre 2007, le tonnage total manutentionné à Port- Saguenay 237 073 t, soit 0,3 % de moins que pour la même période. La pâte de bois et le sel de déglaçage comptent parmi les principales marchandises ayant enregistré une baisse de tonnage. Le port a accueilli 37 navires au cours des trois premiers trimestres de 2007, soit 5 de moins que pour la même période l'an dernier.[20]

Matane

Hausse du tonnage manutentionné

Au 30 septembre 2007, le tonnage total manutentionné au port de Matane était de 170 000 t, soit 6 % de plus qu'à pareille date l'an dernier. L'augmentation des tonnages de sel de déglaçage et d'essence explique principalement cette hausse. Le port a accueilli 28 navires au cours des trois premiers trimestres de 2007, soit trois de plus que durant la même période l'an dernier.[21]

À ce tonnage, il faut ajouter environ 431 000 t de marchandises qui ont transité au port de Matane via le *Georges-Alexandre-Lebel* au cours des trois premiers trimestres de l'année, soit une baisse de 24 % par rapport à la même période l'an dernier. À ce jour en 2007, le traversier-rail a fait 262 voyages allers-retours.[22]

Gaspé

Baisse du tonnage manutentionné

Au 30 septembre 2007, le tonnage manutentionné au port de Gaspé a totalisé 55 500 t, soit 12 % de moins qu'à la même période l'an dernier. La baisse des tonnages de sel de déglaçage, d'essence et de produits pétroliers explique cette diminution. Le port a accueilli 23 navires, comparativement à 16 navires durant la même période l'an dernier.[23]

Les gouvernements fédéral et provincial investiront 35 M$ afin de permettre à la Corporation du chemin de fer de la Gaspésie d'acquérir d'ici cinq ans le tronçon ferroviaire Matapédia-Chandler, ce qui permettra à cette société détenant déjà la ligne Chandler-Gaspé de posséder l'axe Matapédia-Gaspé. Cet investissement de fonds publics vise à dissiper l'incertitude entourant les services ferroviaires en Gaspésie, fragilisés au fil des ans par les fermetures des usines de pâtes et papiers de Chandler et de New Richmond et de la fonderie de cuivre de Murdochville. De l'avis du premier ministre du Québec, cet investissement devrait contribuer à augmenter l'achalandage au port de Gaspé.[24]

---

[18] Larouche, Marc, « Gros-Cacouna retardé », Le Soleil, 27 septembre 2007; « Énergie Cacouna – Reporté à 2012 », Site Web de Radio-Canada, 26 septembre 2007.
[19] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2006 et 2007.
[20] Administration portuaire de Port-Saguenay.
[21] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2006 et 2007.
[22] « Rapports des tonnages manutentionnés sur le traversier-rail *Georges-Alexandre-Lebel* », SOPOR et COGEMA, 2006 et 2007.
[23] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2006 et 2007.
[24] Gagné, Gilles, « 35 M$ pour le chemin de fer gaspésien », Le Soleil, 29 juin 2007.

Pointe-au-Pic

Hausse du trafic manutentionné

Au 30 septembre 2007, le tonnage total manutentionné au port de Pointe-au-Pic était de 99 700 t, soit 76 % de plus qu'à la même période l'an dernier. Cette hausse s'explique en totalité par l'augmentation des tonnages de papier journal. Le nombre de navires en transit au port a augmenté avec un trafic total de 20 navires, soit 10 de plus que pour la même période en 2006.[27]

Chandler

Hausse du tonnage manutentionné

Au 30 septembre 2007, le tonnage manutentionné au port de Chandler a totalisé 3 905 t, soit 37 % de plus qu'en 2006. La hausse des transbordements de sel de déglaçage explique en totalité cette hausse du tonnage. Un seul navire a accosté à Chandler au cours des trois premiers trimestres, comparativement à neuf durant la même période l'an dernier.[28]

Portneuf

Il n'y a pas eu de tonnage manutentionné au port de Portneuf en 2007.[29]

BILAN DES TROIS PREMIERS TRIMESTRES 2007

Estimation et comparaison des tonnages manutentionnés au cours des trois premiers trimestres dans les principaux ports du Québec en 2007 et 2006

Liste des ports	2007 janv.-sept.	2006 janv.-sept.	Variation [25] 2006 / 2005
1. Montréal	19,1 Mt	18,7 Mt	+ 2,2 %
2. Québec	19 Mt	16,8 Mt	+ 13 %
3. Sept-Îles	15,4 Mt	15,5 Mt	- 0,5 %
4. Port-Cartier	N.D.	N.D.	---
5. Sorel	3,8 Mt	4,8 Mt	- 21 %
6. Port-Alfred	3,5 Mt	3,1 Mt	+ 13 %
7. Baie-Comeau [26]	3,3 Mt	3,1 Mt	+ 6 %
8. Havre-Saint-Pierre	1,7 Mt	3,2 Mt	- 48 %
9 Trois-Rivières	1,6 Mt	1,9 Mt	- 15 %
10. Bécancour	1,4Mt	798 kt	+ 81 %
11. Port-Saguenay	237 kt	238 kt	- 0,3 %
12. Gros-Cacouna	175 kt	123 kt	+ 43 %
13. Matane [26]	170 kt	161 kt	+ 6 %
14. Rimouski	166 kt	181kt	- 8,5 %
15. Pointe-au-Pic	100 kt	57 kt	+ 76 %
16. Gaspé	56 kt	63 kt	- 12 %
17. Chandler	3,9 kt	2,9 kt	+ 37 %
18. Portneuf	0	87 kt	---
Total (sans Port-Cartier)	**69,7 Mt**	**68,8 Mt**	**+ 1,3 %**

Sources : Administrations portuaires et Transports Canada

Compilation : DRPE, Pêches et Océans Canada, région du Québec.

[25] Les variations des tonnages sont calculées à partir des données non arrondies des tonnages manutentionnés.
[26] Ces données n'incluent pas le tonnage transitant aux ports de Baie-Comeau et de Matane via le traversier-rail *Georges-Alexandre-Lebel*.
[27] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2006 et 2007.
[28] Ibid
[29] Ibid

PORTS DE L'EST DU CANADA

Port de Saint John (N.-B.)

e du

Projet quinquennal de croissanc tonnage

aint John a

L'Administration portuaire de Sanutentionné l'intention de doubler le tonnage mies années. au port d'ici les 5 prochainnage de 2 Mt Concrètement, cela signifie un tonnes diverses, de vrac, 1 Mt de marchandiseisiéristes. Le 100 000 conteneurs et 200 000 cro en profitant port compte atteindre cet objectifs de la Chine notamment des marchés émergent et de l'Inde.[30]

Halifax

Baisse du tonnage manutentionn

le tonnage

Au 30 septembre 2007, bit 12 % de manutentionné a atteint 9 Mt, sc dernier. Les moins qu'à la même période l'an ntionnées au principales marchandises manuten conteneurs, port de Halifax, soit le vrac et les d'importantes ont toutes deux enregistré dt de 17 % et diminutions de leurs tonnages, soi de 6 % respectivement.[31]

e en 2006,

Malgré ces résultats à la baisspuis 2005, lesquels se manifestent dealifax reste l'Administration portuaire de Hn tonnage déterminée à accroître sor notamment manutentionné. Elle entend nds navires. focaliser sur sa stratégie Suez/Gra ostpanamax Un nombre croissant de navires ps autour du sont mis en service et redéployéer quelques- globe. Halifax devrait pouvoir attirombreux qui uns des navires de plus en plus nn autre atout transitent par le canal de Suez. Ur la proximité pour le développement du port est ricains que d'accès aux marchés nord-amé

uble throughput
007.
d of September

[30] Williams, Christopher, « Saint John looks to do in next five years », Canadian Sailings, 28 mai 20
[31] « Port of Halifax Monthly Statistics - Year to en 2007 », Site Web du port de Halifax.

l'administration portuaire entend bien exploiter davantage.[32]

SÛRETÉ MARITIME

Projet-pilote canado-américain de sûreté maritime

Des policiers de la Garde Côtière américaine détiennent depuis quelques semaines des pouvoirs temporaires d'agent de la paix et peuvent donc de ce fait interpeller et arrêter des Canadiens sur le territoire canadien. Des pouvoirs leur ont été conférés dans le cadre du projet-pilote Shiprider, qui se déroule sur la Voie maritime du Saint-Laurent, entre Cornwall et Valleyfield, de même qu'en Colombie-Britannique. La Gendarmerie royale du Canada (GRC) explique que ces policiers américains sont supervisés par le Canada, et indique que certains de ses propres agents détiennent les mêmes pouvoirs d'intervention sur une partie des eaux territoriales des États-Unis. Le projet-pilote Shiprider a pour objectif de permettre aux policiers des deux pays d'obtenir des renseignements et de mener des opérations contre des trafiquants de drogues, des passeurs et des contrebandiers de cigarettes.

Cette initiative fait suite au Sommet de Montebello, alors que le premier ministre du Canada et le président américain avaient demandé à leurs ministres respectifs de « rechercher de nouveaux modèles innovateurs et interopérables d'application de la loi qui soient conformes à nos lois respectives et qui favorisent des opérations frontalières intégrées, telles les opérations de sûreté maritime internationale Canada-États-Unis, afin de mieux protéger les citoyens contre les menaces criminelles et terroristes ».[33]

[32] Livingstone, Andrew, « Le port de Halifax repart à neuf », Maritime Magazine, numéro 44, printemps 2007.
[33] « Le Canada ouvre la porte aux policiers américains », Site Web de Radio-Canada, 13 septembre 2007.

VOIE MARITIME

Baisse des cargaisons totales et du trafic sur la Voie maritime

Au cours des trois premiers trimestres de l'année, la Voie maritime a accueilli 2 929 navires, une baisse de 7,7 % par rapport à l'an dernier. Parallèlement, une baisse du tonnage est également observée durant la même période. Les navires transitant par la Voie maritime ont transporté 28 Mt, soit 13 % de moins comparativement à la même période l'an dernier. À l'exception du minerai, toutes les autres cargaisons (ie. céréales, charbon, marchandises générales et autres vracs) ont enregistré une baisse du tonnage.[34]

Prévision à la baisse du tonnage total en transit sur la Voie maritime en 2007

La Corporation de Gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL) a annoncé que depuis le début de la saison de navigation 2007, les volumes de marchandises transportées ont évolué à un niveau inférieur aux attentes. Les prévisions révisées pour l'année s'établissent maintenant à 44 Mt de marchandises, ce qui est inférieur aux 47,2 Mt de l'an dernier.[35]

Cette baisse du volume de marchandises transportées sur la Voie maritime est attribuable à une baisse des importations d'acier en raison des stocks élevés et d'un ralentissement de la production industrielle canadienne. Étant donné qu'il y a un nombre réduit de navires océaniques empruntant les écluses de la Voie maritime chargés d'acier, il y a aussi moins de navires dans le réseau pour transporter des céréales lors du voyage de retour vers des destinations outre-mer.[36]

[34] « Résultats mensuels du trafic de la Voie maritime », Réseau Grands Lacs / Voie maritime du Saint-Laurent, 30 septembre 2007.
[35] « La Voie maritime s'emploie à élargir sa clientèle », Réseau Grands Lacs / Voie maritime du Saint-Laurent, 27 juin 2007.
[36] Ibid

TRANSPORT MARITIME MONDIAL

Forte hausse des tarifs maritimes

Les frets maritimes pour le transport de marchandises sèches atteint des records depuis plusieurs semaines, la flotte mondiale ne suffisant pas à absorber un trafic en forte croissance en raison de l'industrialisation de la Chine. L'offre de navires disponibles a grandement diminué ces dernières années, et les importateurs sont prêts à payer le prix fort pour réserver un navire, ce qui a contribué à faire grimper les tarifs maritimes.[37]

TRANSPORT MARITIME AU CANADA

Entente commerciale Ottawa, Québec et Ontario afin de maximiser le transport maritime dans l'axe du fleuve Saint-Laurent

Dans le but de profiter au maximum de la croissance du transport maritime et du commerce international, Ottawa, Québec et Toronto se sont entendus pour travailler conjointement à améliorer l'infrastructure de transport des marchandises dans l'axe du fleuve Saint-Laurent. En juillet, les ministres des Transports des gouvernements du Canada, du Québec et de l'Ontario ont signé un protocole d'entente à cet effet.

En vertu de cette entente, un comité consultatif sera mis sur pied pour étudier, au cours des deux prochaines années, les tendances en matière de commerce international et les moyens à mettre en œuvre afin d'en faire profiter le corridor commercial du Saint-Laurent. Le comité cherchera aussi à maximiser les connections entre les transports aérien,

[37] « L'industrie chinoise fait exploser les tarifs maritimes », La Presse, 10 septembre 2007.

maritime, routier et ferroviaire et à établir des stratégies pour leur utilisation optimale.[38]

Un nouveau port à conteneurs en Nouvelle-Écosse

La Nouvelle-Écosse sera dotée d'un nouveau port destiné aux conteneurs qui sera en fonction en 2010. La compagnie Melford International Terminal Inc. sera propriétaire du port. Situé à Melford près de Canso, la compagnie fera l'acquisition de 315 acres du gouvernement provincial et projette 1 500 acres supplémentaires pour le développement d'un parc logistique. Le terminal pourra manutentionner près de 500 000 conteneurs dès la première année d'opération.

Avec la congestion sans cesse croissante dans les ports à conteneurs de la côte est américain et canadienne, la compagnie Melford International est confiante de pouvoir accaparer une part appréciable du marché, notamment en offrant un accès libre de glaces à l'année longue et la proximité de réseaux routier et ferroviaire desservant les principaux marchés nord-américains.[39]

TRANSPORT MARITIME AU QUÉBEC

Réfection des installations portuaires à Matane, Gros-Cacouna, Cap-aux-Meules et Rimouski

Transports Canada a annoncé un investissement de près de 13 M$ dans plusieurs ports du Québec et ce, afin d'effectuer différents travaux de réfection pour maintenir la sécurité des installations et assurer la poursuite des activités portuaires. Plus précisément, les ports de Matane, Gros-Cacouna, Cap-aux-Meules et Rimouski se verront accorder des sommes importantes pour procéder aux travaux suivants : la réparation du brise-lames du port de Matane, le dragage du port de Gros-Cacouna, le dragage du port de Cap-aux-Meules et l'échantillonnage de la qualité des sédiments du port de Rimouski en vue du dragage.[40]

TRANSPORT INTERMODAL

Réhabilitation du chemin de fer de la Matapédia et du Golfe

Les gouvernements du Canada et du Québec, ainsi que le Chemin de fer de la Matapédia et du Golfe (CFMG), ont annoncé un investissement de plus de 14 M$ en vue de réhabiliter le chemin de fer entre Rivière-du-Loup et Matane et entre Mont-Joli et Matapédia. Le CFMG, propriété de la Société des chemins de fer du Québec, permet aux entreprises de la Gaspésie et de l'est du Québec d'atteindre les marchés nord-américains et outre-mer à un coût compétitif. Il relie diverses parties de l'est du Québec, et notamment la rive-nord du fleuve Saint-Laurent à la rive-sud par le traversier-rail *Georges-Alexandre-Lebel*, ainsi que l'est du Québec au Nouveau-Brunswick.[41]

Inauguration du parc intermodal rail-route à Baie-Comeau

La Société du port ferroviaire de Baie-Comeau (SOPOR) a inauguré en octobre son parc intermodal rail-route dans le parc industriel de la ville. D'une superficie d'un million de pieds carrés, le parc comprend un centre de transbordement des marchandises d'une capacité d'accueil de 25 wagons et une voie de garage d'une capacité de 34 wagons. Il est relié au port par une voie ferrée de 6,3 kilomètres.[42]

Au port de Baie-Comeau, la SOPOR exploite depuis près de 30 ans un terminal ferroviaire

---

[38] Saint-Arnaud, Pierre, « L'axe du fleuve dans la mire », Le Soleil, 31 juillet 2007.
[39] Peters, Tom, « New Container Port in the Works for Nova Scotia » », Canadian Sailings, 18 juin 2007.
[40] « Le nouveau gouvernement du Canada investira près de 13 millions de dollars dans les ports du Bas Saint-Laurent, de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine », Communiqué de presse, Transports Canada, 5 juillet 2007.
[41] « Les gouvernements du Canada et du Québec investissent dans la réhabilitation du chemin de fer de la Matapédia et du Golfe », Canada NewsWire, 28 juin 2007.
[42] Duhamel, Alain, « Un nouveau parc intermodal en pleine crise forestière », Les Affaires, 8 septembre 2007.

d'une capacité d'accueil de 250 wagons. De là, elle expédie par le traversier-rail les produits forestiers et les produits des alumineries de la Côte-Nord vers les marchés de l'Amérique du Nord. Toutefois, en raison des difficultés actuelles de l'industrie forestière, les expéditions de produits forestiers ont diminué de 28 % depuis le début de l'année. Le traversier-rail *Georges-Alexandre-Lebel* a réduit de 12 à 6 par semaine le nombre de traversées entre Baie-Comeau et Matane.[43]

ENVIRONNEMENT

Le niveau d'eau du Saint-Laurent est bas

Le niveau d'eau du Saint-Laurent est devenu si bas que l'organisme qui en contrôle le débit a décidé d'ouvrir les vannes. Le Conseil international de contrôle du fleuve Saint-Laurent, dirigé conjointement par les gouvernements canadien et américain, a autorisé une augmentation du débit pendant 24 heures. Le samedi 13 octobre, le barrage de Cornwall a laissé passer un supplément de 300 mètres cubes d'eau par seconde.[44]

Mentionnons que plusieurs facteurs naturels et artificiels, dont le contrôle des débits des barrages par la Commission mixte internationale, peuvent influencer le niveau des eaux du Saint-Laurent. Cette fois-ci, la sécheresse qui sévit depuis quelque temps dans la région du Michigan et du Minnesota serait la cause des baisses des niveaux d'eau des Grands Lacs et par ricochet, sur le fleuve Saint-Laurent.[45]

L'Alliance verte : un partenariat environnemental pour l'industrie maritime

L'industrie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs s'est dotée d'une politique environnementale volontaire sur l'ensemble du corridor maritime. L'Alliance verte est une initiative d'associations représentant l'industrie maritime du Canada et des États-Unis. Le plan de politique environnementale de l'industrie maritime et du Saint-Laurent et des Grands Lacs rejoint une trentaine de compagnies qui représentent plus de la moitié de l'activité maritime.

Dans un premier temps, l'industrie maritime va se mobiliser autour des six enjeux suivants:

- Espèces envahissantes : réduire le risque d'introduction dû aux vidanges des eaux de ballast;
- Émissions atmosphériques polluantes : réduire les émissions d'oxyde de souffre et d'oxyde d'azote par l'industrie maritime;
- Gaz à effet de serre : réduire les émissions par la modernisation de la flotte;
- Résidus de cargaisons : réduire les résidus lors des opérations de chargement et de déchargement des navires;
- Eaux huileuses : minimiser tout risque de rejet;
- Conflits d'usage : réduire l'incidence des nuisances des ports (bruit, poussière, odeurs et lumière).[46]

MARCHANDISES

Minerai de fer

Augmentation en vue de la production québecoise de minerai de fer

La compagnie minière IOC a annoncé un programme d'investissement de 60 M$ pour augmenter la production de ses installations de Sept-Îles et de Labrador City. La production annuelle du concentré de minerai de fer, actuellement de 16 Mt, passera à 18,4 Mt dès le

[43] Ibid
[44] Croteau, Martin, « Le Saint-Laurent au « niveau d'alerte » ». Le Droit, 6 octobre 2007.
[45] Trahan, Brigitte, « Le bas niveau du fleuve complique la navigation » ». Le Nouvelliste, 12 septembre 2007.

[46] Site internet de l'Alliance verte : www.allianceverte.org

milieu 2008 et même à 21 Mt dès la fin de cette même année.[47]

La société Consolidated Thompson investira 400 M$ pour aménager et exploiter une nouvelle mine de fer à sa propriété du Lac Bloom sur la Côte-Nord, près de Fermont, dont le gisement est estimé à 639 Mt de minerai de fer. Consolidated Thompson prévoit extraire 17 Mt de minerai de fer annuellement, qui sera concentré sur place puis acheminé par chemin de fer ou par convoyeur à Wabush, au Labrador, et, de là, au port de Sept-Îles. Une fois la construction complétée, et compte tenu des mines déjà en exploitation sur la Côte-Nord, il y aura donc deux mines de fer à Fermont (celle de Consolidated Thompson et celle de Québec-Cartier) et deux autres à Wabush (celle de Mines Wabush et celle de l'Iron Ore du Canada).[48]

Blé

Baisse anticipée des exportations de blé

Les plus récentes prévisions font état que la production canadienne annuelle de blé dur[49] n'avait augmenté que de 6 % à la fin juillet 2007, en raison du temps chaud et sec qui a sévi sur le sud de la Saskatchewan, principale province productrice de blé dur. L'offre a reculé de 27 % par rapport à l'an dernier en raison d'une contraction marquée des stocks. Par conséquent, Agriculture et Agroalimentaire Canada (AAC) prévoit que les exportations diminueront de 26 % par rapport au volume record de 4,5 Mt enregistré en 2006-2007.[50]

La production de blé commun est estimée avoir reculé de 23 % pour atteindre son plus faible volume depuis 2002-2003. La production de blé dans l'Ouest canadien régressera d'environ 21 % et l'offre canadienne totale diminuerait également de 21 %. Les exportations devraient diminuer de 30 % sous l'effet combiné d'une offre réduite et d'une demande intérieure accrue.[51]

Aluminium

Forte demande mondiale d'aluminium

Le marché mondial de l'aluminium se porte très bien. La demande mondiale pourrait même doubler d'ici 15 ans. Le Québec pourrait toutefois ne pas profiter de cette croissance, en raison de l'émergence de nouveaux pays producteurs d'électricité. Alcan et Alcoa augmenteront leur production, mais peut-être pas au Québec. Les nouvelles usines s'installeront dans des pays disposant d'énergie abondante et bon marché. Le Québec devra donc revoir sa stratégie s'il veut conserver sa part du marché mondial, estimée à 10 %.[52]

Par ailleurs, Alcan est sérieusement préoccupée par le faible niveau de ses réservoirs d'eau qui sont pleins à seulement 70 % de leur capacité, un niveau qui n'a pas été aussi bas depuis 18 ans. En principe, il faut que les réservoirs soient pleins à 80 % pour que l'aluminerie ne manque pas d'électricité durant l'hiver. Alcan est de plus dans l'impossibilité d'acheter de l'électricité durant cette période, période de l'année où Hydro-Québec a besoin de toute son énergie. Si le niveau de ses réservoirs ne monte pas, Alcan pourrait devoir fermer des salles de cuve durant l'hiver, et conséquemment la production pourrait baisser.[53]

---

[47] Paradis, Steeve, « La minière IOC investit 60 M$ », Le Soleil, 3 août 2007.
[48] Desjardins, François, « Projet minier de 400 millions à Fermont », Le Devoir, 20 juin 2007; Paradis, Steeve, « Côte-Nord : investissement projeté de 500 M$ », Le Soleil, 20 juin 2007.
[49] Le blé commun, destiné à la fabrication de pain et de pâtisserie, constitue 90 % de l'ensemble du blé cultivé au Canada. Le reste, soit 10 % de la production canadienne, est constitué de blé dur, destiné principalement à la fabrication de pâtes alimentaire.
[50] « Canada : perspectives des céréales et oléagineux », Agriculture et Agroalimentaire Canada, bulletin mensuel, 29 août 2007.
[51] ibid
[52] « La ruée vers l'or gris échapperait au Québec », Site Web de Radio-Canada, 4 septembre 2007.
[53] « Pluie attendue avec impatience », Site Web de Radio-Canada, 6 septembre 2007.

Bois d'œuvre et papier journal

Baisse de la production québécoise de bois d'œuvre

La production mensuelle de bois d'œuvre des scieries canadiennes a atteint, en juin, son plus bas niveau durant cette période depuis cinq ans, alors que les sociétés du secteur de la foresterie continuaient de s'ajuster à la baisse de la demande du secteur américain de la construction résidentielle. C'est le Québec qui a subi le plus important recul au pays, avec une baisse de 20,4 %. La volatilité provoquée par le marché de l'habitation aux États-Unis, les problèmes du secteur des prêts hypothécaires et le resserrement du crédit rendent les prévisions bien incertaines.[54]

Baisse de la demande nord-américaine de papier journal

La demande nord-américaine de papier journal subit un recul atteignant jusqu'à 10 % et le dollar canadien vaut quelque 1,04 cents US, conséquemment les producteurs canadiens vont devoir réduire leur production afin de rétablir l'équilibre sur le marché.[55] La vigueur du dollar canadien et la baisse du lignage des grands quotidiens américains sont autant de raisons qui expliquent cette conjoncture.[56]

Gaz naturel

Le BAPE donne son aval pour le projet de port méthanier Rabaska

Le projet de port méthanier Rabaska passe avec brio l'examen du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) et de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale. Le BAPE reconnaît les risques liés au terminal méthanier, mais juge néanmoins ceux-ci acceptables. Le projet perd surtout des points au niveau de son impact visuel sur le paysage de la côte de Beaumont. Vu le potentiel d'échange d'énergie, les commissaires vont jusqu'à proposer d'étendre le dézonage sur une superficie plus large afin que des entreprises puissent s'établir à proximité du futur terminal. Rappelons qu'à la fin juin, Québec et Ottawa donnaient le feu vert au terminal méthanier de Gros-Cacouna.[57]

Pétrole

Exploration pétrolière en Gaspésie

La compagnie d'exploration minière Junex a entrepris d'importants travaux de forage dans la région de la Baie-des-Chaleurs. Des études sismiques ont démontré un fort potentiel pétrolier dans le secteur situé à une douzaine de kilomètres de Paspébiac. Junex a foré son premier puits au début d'août. Si les études sont justes, le gisement aurait une superficie de 30 kilomètres carrés de fermeture horizontale et de 300 mètres de fermeture verticale, ce qui pourrait représenter un potentiel d'exploitation d'un demi-milliard de barils.[58]

TRAVERSIERS

Projet d'un lien permanent entre les ports de Sept-Îles et de Matane

La compagnie Cogema, propriétaire du traversier-rail *Georges-Alexandre Lebel* entre Matane et Baie-Comeau, a l'intention d'établir un lien permanent entre Sept-Îles et son port d'attache de Matane. La minière IOC a été le premier utilisateur du traversier-rail entre Matane et le quai de La Relance du port de Sept-Îles. Deux voyages ont déjà été effectués en guise d'essais entre Matane et Sept-Îles.[59] De son côté, l'administration portuaire de Sept-Îles a investi 8,5 M$ depuis l'an dernier dans l'aménagement d'un terminal et son raccordement aux réseaux des chemins de fer

[54] « La production de bois d'œuvre chute », La Presse, 24 août 2007.
[55] « Abitibi-Consolited et Bowater : la fusion est approuvée », Le Droit, 27 juillet 2007.
[56] « Une mauvaise passe pour les secteurs du bois et du papier », Le Soleil, 11 juillet 2007.
[57] Mercier, Jules. « Rabaska – Le BAPE cautionne le projet », La Terre de chez nous, vol.78 – no 24, 12 juillet 2007.
[58] « Junex mise sur la Baie-des-Chaleurs », Site Web de Radio-Canada, 6 septembre 2007.
[59] Thériault, Carl. « Cogema veut diversifier ses marchés », Le Soleil, 4 septembre 2007.

miniers Arnaud, propriété des Mines Wabush et de Quebec North Shore & Labrador.[60]

Projet de transport maritime de marchandises en Minganie

Des commerçants de la Basse-Côte-Nord travaillent sur un projet de transport maritime de marchandises en Minganie. Ces gens d'affaires veulent offrir un service complémentaire à la desserte maritime du *Nordik Express* qui dessert la Moyenne et la Basse-Côte-Nord. L'objectif est de transporter certains types de marchandises en plus grande quantité et à des tarifs plus avantageux que peut le faire le *Nordik Express*.[61]

Le Camille-Marcoux en cale sèche

Le *Camille-Marcoux* subira des travaux de réparation au cours des prochains mois. La coque et les propulseurs du bateau seront inspectés et les stabilisateurs, endommagés par les glaces l'hiver dernier, seront réparés.

Le *CTMA Vacancier* a remplacé le *Camille-Marcoux* durant sa mise en cale sèche du 1er octobre au 23 novembre. Le *CTMA Vacancier*, qui navigue habituellement vers les Îles-de-la-Madeleine, peut transporter jusqu'à 225 automobiles et 522 passagers. En raison de la capacité plus importante du navire, le nombre de traversées quotidiennes passera de trois à deux pendant la durée du remplacement.[62]

Reconstruction du quai des Escoumins et réfection du quai de Trois-Pistoles

Les travaux de reconstruction du quai des Escoumins débuteront en novembre. En raison de la présence des mammifères marins dans le secteur, l'essentiel du chantier se fera durant la saison hivernale. Le quai, fermé depuis deux ans et demi, sera prêt à la mi-mai. La fin des travaux est prévue à la fin du printemps 2008. Quant aux travaux de réfection du quai de Trois-Pistoles, ils débuteront au printemps seulement et pourraient s'étaler sur plus d'un an.

Tous ces travaux étaient rendus nécessaires pour la reprise du service de traversier entre Trois-Pistoles et Les Escoumins, en raison du piètre état des infrastructures portuaires. L'interruption du service depuis 2005 aurait entraîné des pertes annuelles de 5 M$ en retombées économiques pour les deux municipalités.[63]

Le *Nordik Express* heurte des hauts fonds

Le 16 août dernier, le navire *Nordik Express*, qui assure la liaison et le ravitaillement de toutes les communautés de la Basse-Côte-Nord, a heurté les hauts fonds de la baie d'Harrington Harbour. Après avoir été arrêté pendant trois semaines afin d'être réparé, le navire a repris du service le 11 septembre dernier.[64]

CROISIÈRES-EXCURSIONS

Des bateaux de croisières-excursions souillent les eaux du fleuve à Montréal

Les rejets humains de centaines de milliers de passagers qui montent à bord de bateaux de croisière du Vieux-Port de Montréal se retrouvent dans le fleuve. C'est ce que révèle une enquête du Journal de Montréal. Il n'aura suffi que quelques capsules de rodomine, un colorant végétal rouge, déposé dans les toilettes d'un bateau-mouche pour s'apercevoir que le tout se retrouve dans les eaux du fleuve lorsqu'on tire la chasse d'eau.

Pour l'instant, cette pratique est légale, mais pour peu de temps encore. En effet, Transports Canada vient d'adopter un règlement qui obligera les bâtiments marins à se doter d'un réservoir de retenue ou d'un appareil

[60] Duhamel, Alain, « Un nouveau parc intermodal en pleine crise forestière », Les Affaires, 8 septembre 20077
[61] « Des gens de la région s'organisent », Site Web de Radio-Canada, 26 juin 2007.
[62] « Le CTMA Vacancier prendra la relève du Camille-Marcoux », Site Web de Radio-Canada, 30 août 2007.

[63] « Une autre étape vient d'être franchie », Site Web de Radio-Canada, 6 septembre 2007.
[64] « Le Nordik Express heurte le fond », Site Web de Radio-Canada, 18 août 2007; « Nordik Express, c'est reparti! » Site Web de Radio-Canada, 11 septembre 2007.

ées.
d'épuration pour le traitement des eaux us-res-
Toutefois, les compagnies de croisiè[5]
excursions ont cinq ans pour s'y conformer.[6]

CROISIÈRES INTERNATIONALES

; au

Développement du marché des croisières Québec

rent

L'Association des croisières du Saint-Lau uve (ACSL) veut positionner l'estuaire du fle, au parmi les grands itinéraires de croisières née. même titre que l'Alaska ou la Méditerra, le Selon le directeur général de l'ACSL,aint- complexe hydrographique du Saint Laurent/Saguenay présente un poten nent extraordinaire et le moment est particulièrenères propice, puisque les compagnies de croisi és. cherchent activement de nouveaux débouch

l et

Outre les escales à Québec, Montréabtion Saguenay, l'ACSL veut aussi faire la promcspé, d'escales dans des ports régionaux (Gaspe, Percé, Trois-Rivières, Îles-de-la-Madelerre) Sept-Îles, Baie-Comeau et Havre-Saint-Pierr la pour que les croisiéristes puissent découvr de nature québécoise. L'ACSL tente aussi de convaincre des compagnies de croisières de programmer des croisières qui partent[6] Montréal ou de Québec et qui y reviennent.[6]

: en

Sept-Îles : un premier bateau de croisière 2009

de

Sept-Îles accueillera son premier bateau ra à croisière en mai 2009. Cet honneur reviendr le un navire régulièrement de passage sur de Saint-Laurent, le *Maasdam*. Les efforts anu l'organisme Destination Sept-Îles Nakauin des pour mettre Sept-îles sur la carte des gran ce croisières auront donc porté fruits. Pour la voyage inaugural, l'organisme espère de collaboration de tous ses partenaires afin permettre aux croisiéristes la découverte de Sept-Îles et ses environs.[67]

Un bateau de croisière ancré au Québec

Benoît Denis, un homme d'affaires, planche sur un projet de croisières à vocation internationale ancré au Québec. L'éventuel bateau de croisière du nom de *L'Esprit du Saint-Laurent* naviguerait le fleuve et se rendrait aussi loin que Saint-Pierre-et-Miquelon, transportant ses 8 908 passagers pendant sept jours et six nuits. Son port d'attache serait Lévis, et plusieurs escales seraient prévus à l'itinéraire : Baie-Comeau, Îles-de-la-Madeleine, Havre-Saint-Pierre, Saint-Pierre-et-Miquelon et Trois-Rivières. Le projet d'une quinzaine de millions de dollars nécessiterait toutefois la participation financière des gouvernements, ce à quoi ils se refusent de s'engager pour l'instant.[68]

Croisières dans le Grand Nord canadien

L'engouement pour les croisières en eau froide profite grandement à la compagnie Cruise North Expeditions (CNE), une jeune compagnie appartenant aux Inuits du Grand Nord québécois. À sa troisième année d'expédition, plus de 800 passagers en provenance du Canada, des États-Unis et de l'Europe, ont fait l'expérience d'une croisière dans les eaux froides de l'Arctique canadien. Les croisiéristes montent à bord du *Lyubov Orlova*, un navire russe à coque renforcée d'une capacité de 122 passagers que CNE nolise durant la saison estivale.

Depuis 2005, CNE propose une dizaine de voyages par année, d'une durée de huit à douze jours. Les croisières ont lieu de la mi-juin à la mi-septembre, période pendant laquelle l'Arctique canadien n'est plus prisonnier des glaces. La croisière permet de découvrir les côtes du Labrador, le détroit d'Hudson, la Terre de Baffin et même Resolute, dans l'extrême nord canadien, quand les glaces ont libéré le

---

[65] « Des bateaux de croisière souillent les eaux du fleuve à Montréal », La Presse Canadienne, 5 juillet 2007 tion
[66] Désiront, André, « Le fleuve Saint-Laurent, grande destinat de croisières », Le Soleil, 30 juin 2007

[67] Paradis, Steeve, « Les bateaux de croisière accosteront à Sept-Îles dès 2009 », Le Soleil, 26 septembre 2007
[68] Lévesque, Cindy, « Un rêve de 15 millions $ », Le Nouvelliste, 9 octobre 2007; Lévesque, Cindy, « Le gouvernement manque le bateau », Le Nouvelliste, 9 octobre 2007.

passage du Nord-Ouest. Les expéditions prévoient également des escales dans les villages inuits et des excursions pour y faire de l'observation de la faune. Faute de quais dans cette région, les passagers accostent en canot pneumatique.[69]

NAVIGATION DE PLAISANCE

Des normes plus strictes pour la navigation de plaisance

En juin dernier, Transports Canada a annoncé des modifications sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance, qui fixent des normes plus strictes pour l'administration d'examens en matière de sécurité nautique. Les nouvelles modifications contiennent des exigences plus strictes à l'égard des personnes qui administrent l'examen et imposent une plus grande responsabilisation pour les services d'administration des examens avant la délivrance d'une carte de conducteur d'embarcation de plaisance.[70]

La carte de compétence sera obligatoire

À compter du 15 septembre 2009, tous les conducteurs d'embarcations nautiques devront se procurer une carte de compétence pour naviguer sur les lacs. La formation pour obtenir la carte de compétence contribuera notamment à responsabiliser davantage les conducteurs en leur faisant connaître les règles de sécurité. Notons que le certificat de compétence était déjà obligatoire pour les conducteurs âgés de moins de 24 ans, les conducteurs d'embarcations de moins de quatre mètres et les motomarines.[71]

---

[69] Diotte, Simon, « Des croisières... dans le Grand Nord! », Le Nouvelliste, 6 octobre 2007.
[70] « Normes plus sécuritaires de navigation de plaisance établies par le nouveau gouvernement du Canada », Communiqué de presse, Transports Canada, 27 juin 2007.
[71] « La carte de compétence sera obligatoire », Site Web de Radio-Canada, 11 juillet 2007.

COMMENTAIRES

Pour tout commentaire, veuillez vous adresser à :

Marcel Ménard, économiste

Direction régionale des politiques et de l'économique

Pêches et Océans Canada, région du Québec

Tél. : (418) 648-3939

Fax : (418) 648-3963

Courriel : menardm@dfo-mpo.gc.ca

Perspectives maritimes est une publication trimestrielle rapportant les faits saillants de l'actualité du transport maritime au Québec.

Réalisée par :

Direction régionale des politiques et de l'économique
Pêches et Océans Canada
Québec QC
G1K 7Y7

Novembre 2007